தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

1989 மார்ச் 31, வெள்ளிக்கிழமை

பங்குனி 18, விபவ—திருவள்ளுவர் ஆண்டு, 2020

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்ட மன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9-00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் டாக்டர் மு. சாத்தையா என்கிற தமிழ்க்குடிமகன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"பல்லவை கற்றும் பயமிலரே நல்லவையுள்
நன்கு செலச்சொல்லா தார்"

நல்ல பொருளை, நல்ல அறிஞரின் அவையில், மனத்தில் பதியுமாறு சொல்லமுடியாதவர், பல நூல்களைக் கற்றாலும் பயன் இல்லாதவரே.

1. வினாக்கள்-விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

நீலம்பூரிலிருந்து கேரள மாநிலத்திற்குச் செல்ல நெடுஞ்சாலை

15.—(*வினா எண். 175) திரு. மு. இராமநாதன்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீலம்பூரிலிருந்து செட்டிப்பாளையம்-மதுக்கரை வழியாக கோவை நகருக்குள் நுழையாமல், கேரள மாநிலத்திற்குச் செல்ல நெடுஞ்சாலை போடும் பணி எந்த நிலையில் உள்ளது?

(ஆ) அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ): நீலாம்பூரிலிருந்து செட்டிப்பாளையம் மதுக்கரை முதல் கொச்சி வரை செல்லும் சாலைப் பணியானது ஏற்கெனவே கோவை புறவழிச் சாலையாகப் பரிந்துரைக்கப்பட்ட ஒன்றாகும். இப்புற வழிச்சாலைக்காகத் தேவைப்படும் நிலங்கள் கையகப்படுத்தப்பட்டு தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறையின் பொறுப்பில் உள்ளது. இப்புற வழிச்சாலைக்கான தொழில் நுட்ப பிரேரணைகள், தோராய மதிப்பீடு முதலியன தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தொழில்நுட்ப பிரேரணைக்கு மத்திய அரசு ஒப்புதல் பெற்ற பின்னர் விரிவான மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டு, மைய அரசுக்கு நிதி ஒப்பளிப்பிற்காக அனுப்பி வைக்கப்படும்.

திரு. மு. இராமநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த எல். எச். 47 என்று சொல்லக் கூடிய தேசிய நெடுஞ்சாலை நீலாம்பூரிலிருந்து செட்டிப்பாளையம்-மதுக்கரை வழியாக செல்லக் கூடிய பை-பாஸ் சாலை மத்திய அரசால் எப்போது அனுமதிக்கப்பட்டது? அதனுடைய மதிப்பீடு என்ன? இந்த பை-பாஸ் சாலையினுடைய நீளம் எவ்வளவு? இந்தப் பணி இவ்வளவு தாமதப்பட்டதற்கு உண்டான அடிப்படைக் காரணம் என்ன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது தனி வினாவா, அடுக்கு வினாவா?

திரு. மு. இராமநாதன் : தொடர்புடையது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் புற வழிச் சாலைக்கான ஒப்புதல் மத்திய அரசாங்கத்தால் 1972வது ஆண்டு அளிக்கப்பட்டது, அதற்குப் பிறகு இந்தப் புற வழிச் சாலைக்கான நிலங்களை கையகப்படுத்துகின்ற பணி தொடங்கி, தற்போதுதான் முடிவடைந்து இருக்கிறது. இதனுடைய மொத்த நீளம் 27.8 கிலோ மீட்டர். நிலங்கள் கையகப்படுத்துவதற்கு ஆகியிருக்கக் கூடிய செலவு ரூ. 36.425 இலட்சங்கள். இந்தப் பாதை, புற வழிச் சாலை அமைப்பதற்காக மொத்தச் செலவு தோராயமாக ரூ. 443.40 இலட்சங்கள் செலவாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு. மு. இராமநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டினுடைய எல்லையையும், கேரளத்தினுடைய எல்லையையும் சேர்க்கக் கூடிய பிரதானமான சாலையாகும். கோவை மாநகரத்து போக்குவரத்தையே இந்த நெடுஞ்சாலைத் துறை தாமதப்படுத்துவதினால் மக்கள் பெரும் துன்பத்திற்கு ஆளாகின்றார்கள். அதுவும் கோவை மாநகரை இணைக்கக் கூடிய பிரதானமான சாலை வழியாகத்தான் எல்லா போக்குவரத்தும் நடைபெற வேண்டி இருக்கிற கராணத்தால், கோவை மாநரத்தின் எல்லைக்கு இது ஒரு கைபர் கணவாயைப் போல பெரும் துன்பத்திற்கு ஆளாக வேண்டிய நிலையில் மக்கள் அவதிப்படுவதினால் இந்த எல். எச். 47 பை-பாஸ் சாலையை உடனடியாகப் போட்டால்தான், நிமிஷத்திற்கு நூறு வாகனங்களுக்கு மேல் செல்லக் கூடிய ஒரே சாலையில் தான் எல்லா போக்குவரத்தும் நடைபெற வேண்டிய அவசரமும் அவசியமும் இருக்கிறது. ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விரைந்து மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து அனுமதி பெற்று, இந்த பை-பாஸ் சாலையைப் போடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் புற வழிச் சாலையினுடைய முக்கியத்துவத்தை அரசு நன்கு உணர்ந்திருக்கிறது. இருந்தாலும் கூட, பாதையை அமைப்

1989 மார்ச் 31]

பதற்கான நிலங்கள் கையகப்படுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டு 17 ஆண்டுகள் அதற்காக செலவிடப்பட்டிருக்கிறது. மேற்கொண்டும் கூட, அதற்கான தொழில்நுட்பக் கருத்துரு உருவாக்கப்பட்டு, மத்திய அரசினுடைய ஒப்புதல் பெற்று, மீண்டும் இங்கே நம்முடைய மாநில அரசுக்கு திரும்ப வந்ததற்குப் பிறகு, அதற்கான மதிப்பீடுகள் தயார் செய்யப்படவேண்டும். மதிப்பீடுகளுடைய ஒப்புதலும், மத்திய சர்க்கார் அனுமதித்ததற்குப் பிறகு, ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டு, அதற்குப் பின்னாலே நாள் இதழ்களில் விளம்பரங்கள் செய்யப்பட்டு, ஒப்பந்தங்கள் இறுதி செய்யப்பட்டதற்குப் பிறகுதான் இந்தப்பணிகள் தொடங்கப்பட வேண்டும். இப்படி இந்த நடைமுறைகள் இவைகளில்தான் கால தாமதமாகிறதே தவிர, நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் அந்தச் சாலை வெகு விரைவில் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு தான் நாம் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். இருப்பினும் காலதாமதம் தவிர்க்கப்பட்டு, விரைந்து வேலைகள் நடைபெறுவதற்கான முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்ளும்.

திரு. சே. ரமணி : தலைவர் அவர்களே, வினாவை தொடுத்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராமநாதன் அவர்கள் அந்தச் சாலையினுடைய முக்கியத்துவத்தைக் குறிப்பிட்டார்கள். கேரள மாநிலத்திலேயிருந்து போகக் கூடிய சகல போக்குவரத்தும் ஒரே ஒரு பாதை மூலமாக கோவை மாநகரத்தை கடந்து செல்லக் கூடிய ஒரு நிலை இருப்பது பெரிய அபாயத்திற்கும், ஆக்ஸிடெண்டுகளுக்கும் இடம் கொடுக்கிறது. ஆகவே துரிதமாக அதை நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய முக்கியத்துவம் தான் அதில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டிய அவசர நடவடிக்கை. 17 வருஷம் நிலம் கையகப்படுத்துவதற்கே என்று சொன்னால், நீங்கள் எடுத்துக் கொடுக்கக்கூடிய தொழில் நுட்பத்தை அனுமதிப்பதற்கு 17 வருஷம், பாக்கி இருக்கும் வேலைகளுக்கு 10, 15 வருஷம் என்று ஆனால், அனேகமாக இந்தத் தலை முறையில் நாங்கள் யாரும் அந்தப் பாதையைப் பார்க்க முடியாமல் போகலாம். நாங்கள் உபயோகப்படுத்துவது என்பது ஒரு பக்கம் இருக்கட்டும் இவ்வளவு டிலே நிச்சயமாகக் கூடாது. ஆகவே அரசு விரைந்து, அதன் முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக் காட்டி, மத்திய அரசுக்குச் சொல்லி, இந்தக் கையகப்படுத்துவதற்கான வேலை நடக்கும்போதே, தொழில் நுட்பங்களையும் சைமல்டேனியசாக கவனிக்க ஏற்பாடு செய்யக் கூடாதா? அப்படி ஒரு நடவடிக்கையை, துரித நடவடிக்கையாக அவசர நிமித்தமான நடவடிக்கையாகச் செய்வதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். இந்தக் கால எல்லைக்குள், என்று நிர்ணயித்தால் கூட நன்றாக இருக்கும், அதை அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்,

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மாற்றுப் பாதையைப் பொறுத்தவரையில் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் அமையக்கூடிய ஒன்றாகும். எனவேதான் மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய ஒப்புதலுக்காக எதிர்பார்த்துக்

கொண்டிருக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லியிருக்கக் கூடிய கருத்துக்களை மையமாக வைத்து, மத்திய அரசுக்கு அதனுடைய தேவையை வலியுறுத்தி விரைந்து அதற்கான தொழில் நுட்ப அனுமதி மற்றும் ஒப்பந்தத்திற்கான அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று மத்திய சர்க்காரை அணுகி, எவ்வளவு விரைவில் அனுமதியைப் பெறமுடியுமோ அந்த அளவிலே பெற்று, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நேரிடையாக அந்தப் பாதையிலே செல்லக் கூடிய வாய்ப்பையும் இந்த அரசு உருவாக்கிக் கொடுக்கும்.

திரு. ரவி அருணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெல்லை மாவட்டம் பாபநாசத்திலிருந்து காரையார் மார்க்கமாக திருவனந்தபுரத்திற்கு புதிய நெடுஞ்சாலை அமைப்பதற்கான ஆய்வு செய்யப்பட்டும், மதிப்பீடுகள் தயார் செய்யப்பட்டும், பல ஆண்டுகளாக அந்த திட்டம் நிறைவேறாமல் உள்ளது. அந்தச் சாலையின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து அரசு அந்தச் சாலையை விரைந்து அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் . தலைவர் அவர்களே, சாலைகளின் முக்கியத்துவத்தை அரசு உணர்ந்திருக்கிறது. இருந்தாலும், இது கோவையிலே இருக்கக்கூடிய ஒரு மாற்றுப் பாதையைப்பற்றிய கேள்வி. தனிக் கேள்வியாகப் போட்டால் உரிய பதிலை அரசு கொடுக்கும்.

திரு. என். கணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முந்தைய கலைஞர் அரசில் 1971–72ஆம் ஆண்டில் சென்னை கன்னியாகுமரி கடற்கரை சாலையை நிறைவேற்றுவதற்கு திட்டம் தீட்டப்பட்டு, பாதி வேலை நடந்து கொண்டிருந்த நேரத்தில், அந்த ஆட்சி அகற்றப்பட்டது. அதன் பின்னர் அந்தத் திட்டம் சரிவர நிறைவேற்றப்படவில்லை என்று நினைக்கிறேன். தற்போது அந்தத் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டு நிறைவேற்றப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விரைவில் நிறைவேற்றப்படும்.

திரு. பி. என். வல்லரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரையிலிருந்து தேனி வழியாக கேரளத்திற்குச் செல்லும் நெடுஞ்சாலை, நேஷனல் ஹைவேஸ் என்று சொல்லப்படுகிற தேசிய நெடுஞ்சாலையாக ஆக்குகிற திட்டம் அரசுக்கு உள்ளதா? ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

1989 மார்ச் 31]

திரு. வி. பி. இராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பை-பாஸ் ரோட்டை எடுத்து நடத்துவதில் மத்திய அரசினுடைய மெத்தனப் போக்கை தவிர்க்கின்ற வகையில் மாநில அரசே அந்த வேலைகளை, மத்திய சர்க்கார் அனுமதி தரும் என்ற நம்பிக்கையோடு தொடங்க அரசிடம் திட்டம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாநில அரசு தயாராக இருந்தாலும், நிதி அங்கேயிருந்துதான் வரவேண்டும். எனவேதான், அதை எதிர் நோக்கித்தான் காரியங்கள் நடைபெற வேண்டும்.

(முற்பகல் 9—10)

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, மதுரையிலிருந்து தனி வழியாக கொச்சிக்கு செல்ல உள்ள நெடுஞ்சாலை அனுமதிக்கப்பட்டுவிட்டதாக நான் பத்திரிகைகளில் எல்லாம் படித்தேன். அதனை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா? அறிந்திருந்தால், அதனை எங்களுக்குச் சொன்னால் அதனை தாங்களும் அறிவோம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, அதைப்பற்றிய குறிப்பு தற்போது என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. வீ. தமிழ்மணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே சாலை அமைப்பதற்காக கையகப்படுத்துகின்ற நிலங்களுக்கு நஷ்ட ஈடு பல ஆண்டுகளாக வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. அந்த நஷ்ட ஈடு வழங்குவதற்கு ஒரு காலக்கெடு நிர்ணயிக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கோயம்புத்தூர் புறவழிச் சாலையைப் பொறுத்த வரையில் நஷ்ட ஈடு முழுவதுமாக வழங்கப்பட்டு நிலம் தேவையான அளவு கையகப்படுத்தப்பட்டு, அரசாங்கத்தினுடைய பொறுப்பில் ஏற்கனவே ஒப்படைக்கப்பட்டு விட்டது. வேறு ஏதாவது இடத்தில் நஷ்ட ஈடு வழங்கப்படாமல் இருக்குமானால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டுச் சொல்வார்களானால் அதன் மீது நடவடிக்கை மேற்கொள்ளலாம்.

திரு. யூ. கே. வெள்ளிங்கிரி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவை நீலம்பூரிலிருந்து கொச்சிக்குச் செல்லக்கூடிய பாதை சம்பந்தமாக அமைச்சர் அவர்கள் விவரிததார்கள். அதே போல ஊட்டி, மேட்டுப்பாளையம் பகுதியில் வரக்கூடிய வாகனங்களை குருமாண்டாம்பாளையம், வெள்ளக்கிணறு, கணபதி வழியாக பீளமேடு பகுதி வழியாக பை-பாஸ் வழி அமைத்து கேரளாவிற்கு செல்லுவதற்கு வழிவகை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1989 மார்ச் 31

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லுகின்ற பாதை கேரளாவிற்குச் செல்லாது. அவினாசிக்குத்தான் செல்லும்.

திரு. ஆர். சாமிநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரையைச் சுற்றி சுற்று வளையச்சாலை அமைப்பதற்கு கடந்த அரசிடம் கோரிக்கைகள் கொடுக்கப்பட்டன. அதற்கு நிலங்கள் கையகப்படுத்தப்பட்டதா என்ற விவரம் அரசுக்குத் தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தத் தகவல் தற்போது என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. ஓய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர் : சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வியானது கேரளாவிற்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் ரோடு பை-பாஸ் மூலமாகப் போடப்படுவது. கேரளாவில் மதுக் கடைகள் ஜாஸ்தியாக இருக்கின்றன. இங்கிருந்து அதிமாகக் குடிக்கிறவர்கள் தான் அங்கு ஜாஸ்தியாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். எப்படித் தெரிந்தது என்றால் சேலம் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டில் காலையிலிருந்து சாயந்திரம் வரைக்கும் கும்பல் அதிகமாக இருக்கிறது. ஏன் அதற்கு மட்டும் கும்பல் அதிகமாக இருக்கிறதே மற்ற அண்டர்டேக்கிங்குகளுக்கு கம்மியாக இருக்கிறதே என்று பார்க்கின்ற போது குடிக்கின்றவர்கள் காலையிலிருந்து சாயந்திரம் வரைக்கும் போய்க்கொண்டே இருக்கிறார்கள். இப்பொழுதாவது ஐ.எம்.எப். மதுக்கடை இருக்கிறது. அப்பொழுது அதுவும் இல்லாமல் இருந்தபோது குடிக்கின்றவன் தான் அதிகமாக போய்க்கொண்டிருந்தான். அதற்கு வசதி ஜாஸ்தி பண்ணிக்கொடுக்க முடியுமா என்று அரசை கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மது குடிப்பது மனிதர்கள் தான். வாகனங்கள் குடிப்பதில்லை.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கே போகிறவர்கள் எல்லாம் குடிப்பதற்காகத்தான் போகிறார்கள் என்று சொல்வது சரியாக இருக்காது. அது அவைக் குறிப்பில்.................

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : குடிமகன் என்ற பெயரில் தான் குறிப்பிடுகிறார். நானே வருத்தப்படவில்லை, அதற்காக. (சிரிப்பு).

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொடைக்கானலிலிருந்து, கேரளத்திற்கு ஏற்கனவே ஒரு சாலை சென்று கொண்டிருந்தது. அது கடந்த பல ஆண்டுகளாக எவ்வித மராமத்தும் இல்லாமல், அந்தச் சலை சீரழிந்து இப்போது போக்குரவத்தே இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறதே

அதை இந்த அரசு சரி செய்து கொடைக்கானலிலிருந்து கேரளத்திற்கு போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. கோ. பூவராகன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்த பை-பாஸினுடைய முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து அமைச்சர் அவர்கள் பார்ட் 2 ஸ்கீமிலே சேர்த்து கண்டின்ஜென்சி பண்டிலே --- அதில் நிறைய மாற்றங்கள் செய்கிறார்கள். நிறைய பணத்தை எடுத்து செலவு பண்ணுகிறார்கள். அப்புறம் அதிலே போட்டுவிடுகிறார்கள். கண்டின்ஜென்சியிலிருந்து நிதியைப் பெற்று உடனடியாக அதை நிறைவேற்றுவதற்கு முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மாற்றுப் பாதை ஏற்கனவே மத்திய அரசு அனுமதித்த ஒரு திட்டம். நிதியைப் பற்றி பிரச்சினை இல்லை. இருந்தாலும் நிலம் கையகப்படுத்துவதில் இந்த 17 ஆண்டுக்காலம் தாமதமாகி விட்டது. மேற்கொண்டு தொழில் நுட்ப அனுமதி, ஒப்பந்தப் புள்ளி கோருதல் இவை அனைத்தும் மத்திய சர்க்காரினுடைய அனுமதியைப் பெற்றுத்தான் நாம் செய்யவேண்டிய நிலையிலே இருக்கிற காரணத்தாலேதான் காலதாமதம் ஆகிறது. இருந்தாலுக்கூட, நிறைய உறுப்பினர்கள் கேள்வி கேட்டு, அதனுடைய முக்கியத்துவம் நாட்டிலே இருக்கின்ற அத்தனை பேருக்கும் தெரிந்திருக்கிற காரணத்தால், மததிய சர்க்காரும் விரைவில் அதற்கான அனுமதியைக் கொடுப்பார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

திரு. எஸ். எஸ். தென்னரசு : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தேசிய நெடுஞ்சாலை பற்றிக் கேள்விகள் எழுப்பியிருப்பதால், அமைச்சர் அவர்களுக்கு தலைவர் மூலம் ஒரு வேண்டுகோள். திருச்சியிலிருந்து திண்டுக்கல், மதுரை மார்க்கமாய்த்தான் ராமேஸ்வரத்திற்கு தேசிய நெடுஞ்சாலை இப்போது இருக்கிறது. ஆனால் யாத்திரிகர்கள் அனைவரும் திருச்சியிலிருந்து காரைக்குடி, தேவகோட்டை, ஆர். எஸ். மங்கலம் வழியாக, இராமநாதபுரம் வழியாகத்தான் ராமேஸ்வரத்திற்கு போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களிடம் அதை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாற்றுவதற்கு ஏதாவது யோசனை உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, பொதுமக்களுடைய நலனைக் கருதி, இதை மத்திய அரசுக்கு ஆலோசனையாக மாநில அரசு எடுத்துச் சொல்லும்.

[1989 மார்ச் 31

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்பிரமணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொள்ளாச்சியிலிருந்து பல்லடம் வழியாக மங்களம், அவிநாசி செல்கின்ற பாதை, திப்புசுல்தான் காலத்திலே அமைக்கப்பட்ட பாதை. அதற்குப் பெயர் சுல்தான் பாட்டை என்பதாகும். எங்களுடைய ஊர் வழியாகத்தான் செல்கிறது. அந்த சுல்தான் பாட்டை, அந்தப் பாதை இன்னும் விரிவுபடுத்தப்படாமல் பல இடங்களில் சிங்கிள் ரோடாக இருக்கின்றது. பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. எனவே, அதை விரிவுபடுத்துகின்ற திட்டம் இருக்கின்றதா என்பதை அமைச்சரிடமிருந்து அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, வருகின்ற நிதி ஆண்டில் அந்தப் பாதையை அகலப்படுத்துவதற்கு, இரட்டைப் பாதையாகப் போடுவதற்கு அரசு அனுமதித்துள்ளது.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் அந்தப் பாதை அமைப்பதற்கு நிலங்களைக் கையகப்படுத்துவதில் காலதாமதம் அதிகமாக இருக்கின்றது என்ற குறிப்புக்களை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். இதுபோன்ற அதிமுக்கியத்துவம் வாய்ந்திருக்கின்ற அந்தப் பாதையை அமைப்பதற்குத் தேவையான நிலங்களைக் கையகப்படுத்துவதற்கு சட்டச் சிக்கல்கள் ஏதாவது இருந்தால், அதைத் தீர்ப்பதற்கும் இதுபோன்று முக்கியத்துவம் வாய்ந்திருக்கின்ற நிலங்களைக் கையகப்படுத்துவதற்கும் தனியாக ஒரு சட்டத்தை அரசு கொண்டு வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, தற்போதுள்ள விதிமுறைகளின்படி, நாம் நிலத்தைப் பாதைகளுக்கு மட்டுமல்ல, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு வீடுகள் கட்டுவதற்கு எடுக்கின்ற நேரத்திலேகூட, பல பேர் தாங்களாகவே கொடுக்க முன் வருகிறார்கள். இன்னும் பல பேர் நீதிமன்றத்திற்குச்சென்று ஒரு நாலாண்டுக் காலம், ஐந்தாண்டுக்காலம், அந்த வழக்கு முடிவதற்குள் தென்னந்தோப்பையே உருவாக்கிவிடுகிறார்கள், சில பேர். இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கும்போது அதைச் சட்ட ரீதியாக நாம் அணுகவேண்டிய நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. இரா. மோகன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீலம்பூரிலிருந்து, செட்டிப்பாளையம் மதுக்கரை வழியாக கோவை நகருக்குள் நுழையாமல் கேரளா செல்லும் என்கின்ற இந்த மூலக் கேள்வி மிக முக்கியமான ஒன்று. காரணம் போக்குவரத்து நெரிசலிலே இன்றைக்குக் கோவை சிக்கித் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறது புதிதாக மாநகராட்சிகள் உருவாகின்ற போது, வட மாநிலங்களிலே பல புதிய மாநகராட்சிகள், கார்ப்பரேஷன்கள் மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து பெரும் நிதியை

1989 மார்ச் 31]

அவர்கள் கேட்டு, மத்திய அரசும் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல், மத்திய அரசாங்கத்தின் மூலமாக உலக வங்கியிடம் தொடர்பு கொண்டு பல புதிய மாநகராட்சிகள் நிதி பெறுவது வடமாநிலங்களிலே மிகப் பெரும் வழக்கமாக இருக்கிறது. கோவை புதியதாக உருவாகி இருக்கின்ற மாநகராட்சி. மிகப் பெரும் போக்குவரத்து நெருக்கடியிலே சிக்கித் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதனாலே இந்த அரசு மத்திய அரசோடு அணுகி, அந்தப் புதிய மாநகராட்சிக்கு அதிக நிதியுதவியினைப் பெற்று அப்படிப்பட்ட நெடுஞ்சாலைகளை அமைத்தால்தான் கோவை நகரத்தினுடைய போக்குவரத்து நெருக்கடி சரி செய்யப் படும் என்ற காரணத்தால் அதற்கான முயற்சியிலே அரசு ஈடுபடுமா ஈடுபட்டிருக்கிறதா என்று நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே' ஏற்கனவே உலக வங்கியின் உதவியோடுதான் கோவை மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரை, அதே மாதிரி சென்னை, மதுரை, திருச்சி, சேலம், இப்படிப்பட்ட பெரிய நகரங்களில் புறவழிச் சாலைகள், அதேமாதிரி நகரத்தைசுற்றி இருக்கக்கூடிய சுற்றுப் பாதைகள், மேம்பாலங்கள் இவைகளையெல்லாம் உலக வங்கியினுடைய அனுமதியோடு, அனுமதிக்கப்பட்டு, 'அர்பன் டெவலப்மெண்ட்' என்ற திட்டத்தின்கீழ், நிறைவேற்றுவதற்கு இந்த ஆண்டு இந்த நகரங்களிலே எல்லாம் அந்த அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட இருக்கின்றன.

(முற்பகல் 9-20)

திரை அரங்குகளில் டிக்கட் கட்டணம்.

16—(*வினா எண். 2) திரு. என். பழனிவேல்: மாண்புமிகு செய்தி மற்றும் தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திரை அரங்குகளில் டிக்கட் கட்டணத்தைக் குறைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ) : அப்படிப்பட்ட செயற்குறிப்பு எதுவும் அரசிடம் இல்லை. எனவே அதுபற்றிய விவரங்களுக்கு இடமில்லை.

திரு. என். பழனிவேல்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் சினிமா என்பது பொது மக்களுக்கு ஒரு அத்தியாவசியமான துறையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. வசதி

LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS
வாய்மையே வெல்லும்